SERIE AERONAVAL Nº5

AMD/BA Super Etendard

Museo de la Aviación Naval
Instituto Aeronaval

Jorge F. Núñez Padín



SERIE AERONAVAL Nº5

AMD/BA
Super Etendard



Super Etendards de la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, Octubre 1988 (foto EA32)

Museo de la Aviación Naval
Instituto Aeronaval

Jorge F. Núñez Padín

SEPTIEMBRE 1993


AVIATION
02
3-A-202
ARMADA
202
02

1 AMD/BA SUPER ETENDARD HISTORIA

Atento al problema que significaba la radiación de los F4U Corsair así como la próxima desactivación de los F9F Panther, el Comando de Operaciones Navales a mediados de 1967, inició gestiones dentro del Plan Mínimo de Equipamiento tendientes a la obtención de material aéreo. Por entonces el gobierno francés buscaba vender un nuevo lote de T-28 Fennec a la Armada Argentina. Se realizó entonces una solicitud formal por 16 AD4 Skyraider (ex Armeé de l'Air) y 16 Etendard IV, la que pese a contar con el apoyo del gobierno nacional, no encontró eco en Francia.

Una década después, cuando se estimaba en 10 años la vida útil remanente del protaaviones ARA (V-2) "25 de Mayo", se hizo evidente la necesidad de hallar un reemplazante del A-4Q Skyhawk, con objeto de no perder ni la experiencia ni la capacidad operativa alcanzada con la aviación de ataque embarcada. Vista la negativa de EE.UU. a proveer aviones de las características buscadas (A-4F o A-4M), durante la segunda mitad de 1977 se realizan los primeros contactos de la Armada por intermedio de los CC Lavezzo y Ricaldoni con el representante local de Framinex, en los que se consideró la posibilidad de adquirir el Super Etendard armado con misiles antisuperficie. Esto último fue la conclusión de estudios iniciados en 1975, que establecieron que la incorporación de armas stand-off, era la mejor alternativa (las otras fueron aumentar el número de aeronaves o mejorar la precisión de los sistemas de tiro) para incrementar la capacidad de combate del grupo aeronaval embarcado.

En Febrero de 1978, una delegación de alto nivel de la OFEMA, realizó una presentación ante el Jefe de la Aviación Naval CL Serra, tras lo cual se creó una comisión que estudió la factibilidad de operar el Super Etendard a bordo del portaaviones argentino (velocidad del mismo, capacidad de catapulta, cables de frenado y dimensiones del ascensor). Otro grupo de oficiales a las órdenes del CN Estrada fue enviado a Francia, para recabar mayores informaciones, Resultado de todo ello, fue la firma el 19 de Julio de 1978 de un preacuerdo para la provisión de los aviones junto a su sistema de armas. Ante esta situación los Estados Unidos modificaría su actitud, entregando un total de 18 turbinas para los A-4Q Skyhawk. De todos modos, durante Septiembre de 1979 se firman oficialmente los papeles del llamado "Programa Hook". El mismo cubría, mediante contratos separados la construcción de 14 aviones Super Etendard, y los sistemas de armas AM-

El 06.07.81 cinco Super Etendard fueron trasladados hasta Cazaux para su envío hacia la Argentina. De Izq. a Der. los tripulantes: CC Colombo, TN Francisco, CC Habert (Aeronavale 14F) CC Curilovic, CF Lavezzo y TN Barraza. (Foto CN Alejandro A. Francisco)
El Super Etendard 3-A-202 fue entregado a la misión naval Argentina en Landivisiaux el 23.03.81 y pertenecía a un lote destinado originalmente a la Aeronavale. (Foto Jorge F. Núñez Padín)

0762
3-A-212
ARMADA
212

0764
3-A-214
ARMADA
14

39 Exocet, Matra 550 Magic, un simulador y el entrenamiento de personal además de repuestos para aproximadamente 4000 h de vuelo. La cantidad de aviones, era la necesaria para mantener constantemente un grupo embarcado con seis A-4Q y siete Super Etendard. Cuatro de ellos, integrarían dos secciones de ataque con misiles; otros dos aviones tendrían misiones aire-aire y el restante debía quedar como reserva.

Los equipos contratados debería ser provistos en 24 meses, sin embargo firmado ya el contrato, porco tiempo despuès se comunicó que Francia no podía dar cumplimiento a lo acordado. La verdadera razón de ello, fue un boicot norteamericano relacionado a la central inercial de esa nacionalidad, y que provocó un retardo de seis meses en el programa.

El CF Lavezzo designado Jefe del Programa Sue y piloto de pruebas de las aeronaves, inició en el segundo semestre de 1980 la adaptación al Super Etendard en el seno de la Flotilla 14F. Los documentos oficiales establecieron el número de Suboficiales a ser entrenados, los que iniciaron el traslado hacia Francia el 23 de Agosto. Respecto de las tripulaciones de vuelo, la Aeronavale exigió que debían tener experiencia en A-4Q y en portaaviones. Antes de volar en Super Etendard, debían realizar un período de adaptación a los procedimientos franceses y de reconocimiento de zona, volando en MS-760 Paris del SRL-Section Reacteur Leger. Se estipuló que los pilotos argentinos volarían únicamente aviones argentinos. Los oficiales a las órdenes del CC Colombo designado Cdte. de la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, arribaron el 10 de noviembre de 1980; dos de ellos además recibirían entrenamiento como señaleros.

A la comisión naval argentina, se le asignó para sus actividades la mitad de un hangar en la BAN Landivisiau (Bretagne) destacándose además como instructores al CC Habert (Cdte. de la 14F), el LV Josa, LV De Laboudinier y MP Roussin. Los aviones serían entregados en Bordeaux-Merignac, desde donde eran trasladados en vuelo -previo vuelo de aceptación- hacia la BAN Landivisiau por el CF Lavezzo. El 3-A-203 fue el primer avión entregado, con fecha 13 de Marzo de 1981; en tanto que el último el 3-A-201 se entregó el 1 de Abril, coincidiendo con el primer vuelo solo de los CC Colombo y Bedacarratz. En el mes de Junio el CC Curilovic y el TF Mayora completan la calificación operando a bordo del portaaviones (R98) "Clemenceau" y días más tarde concluía el adiestramiento de todo el personal argentino. El 6 de Julio los cinco Super Etendard son trasladados en vuelo hacia Cazaux, para ser embarcados a bordo del transporte ARA (B-5) "Cabo de Hornos". Esta nave atracó en la Base Naval Puerto Belgrano el 18 de No-

Embarque del Super Etendard 3-A-212 a bordo del ARA (B-5) "Cabo de Hornos" (Foto EA32)
El Super Etendard 3-A-214 integró el lote final de aviones recibidos el 22.12.82 (Foto Jorge F. Núñez Padín)

viembre. Desde sus muelles los aviones fueron remolcados hasta el aeródromo auxiliar de Km. 7. A las 15:00 h del día siguiente se produce el aterrizaje de los Super Etendard en la Base Aeronaval Cdte. Espora. Recién el 7 de Diciembre, se produce la ceremonia oficial de incorporación de estos aviones a la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, contando con la presencia del Alte. Anaya y del Tte. Gral. Galtieri.

La actividad normal de la unidad se inicia el 4 de Marzo, en tanto que parte del personal es destacado a Francia para recibir los aviones restantes. Hacia el 30 de Marzo, se estimó en un mes el tiempo mínimo para alistar el sistema Super Etendard-Exocet, contando con la asistencia de una misión francesa que debía arribar el 12 de Abril. Días más tarde, y ante la nueva situación planteada, da comienzo la preparación de la escuadrilla para eventuales acciones de combate. Se efectuaron prácticas con vistas al empleo de pistas reducidas como la de Puerto Argentino así como la coordinación de maniobras con unidades navales. La otra parte no menos importante, fue el adiestramiento operativo de las tripulaciones de vuelo. En forma intensiva se practicó en la zona de Puerto Belgrano, vuelos a baja altura en grupos de dos aviones, a fin de determinar el perfil de vuelo más adecuado. La mayor amenaza la constituían los sistemas de detección embarcados, y entre ellos el radar Type 965R/AKE-2 era uno de los sensores más importantes con que disponía la Royal Navy, junto al sistema antiaéreo GWS-30 Sea Dart. Los destructores Type 42 ARA (D-1) "Hercules" y ARA (D-2) "Santísima Trinidad", disponían de este equipamiento, por lo que fueron empleados reiteradamente en ataques simulados. En forma conjunta con las tripulaciones de dichas naves, se evaluó la mejor forma de evitar y penetrar el perímetro defensivo, con la máxima discreción así como abandonar la zona de ataque rápidamente luego del lanzamiento.

El 10 de abril se efectuó la primera práctica de reabastecimiento en vuelo con un KC-130H de la Fuerza Aérea y al día siguiente finalizaron las verificaciones tendientes a poner en servicio al misil AM-39. El 15 de Abril tuvo lugar un simulacro de ataque, con reaprovisionamiento en vuelo a 250 mn de Cdte. Espora. Una sección integrada por el CC Bedacarratz y por el TF Mayora guiado por un S-2E Tracker, concretó una incursión contra el destructor ARA (D-2) "Santísima Trinidad".

El 18 de Abril de 1982, se produce el traslado hasta la Base Aeronaval Río Grande de la primera sección de Super Etendard, y al día siguiente lo hace la segunda sección junto a los aviones de apoyo logístico; dejándose al quinto avión como reserva. A partir del día 20 se ejecutan vuelos de adiestramiento en zona, quedando a la espera de órdenes para iniciar operaciones de combate. A las órdenes de su Cdte. el CC Colombo,

Durante la segunda etapa de mar desarrollada en Agosto de 1985, la 2ª de Caza y Ataque, destacó cinco Super Etendard a bordo del portaaviones ARA "25 de Mayo" que operó en Golfo Nuevo. (Foto EA32)

El Super Etendard 3-A-201 sirvió como fuente de repuestos durante la guerra, volviendo al servicio activo luego de ella. Base Aeronaval Cdte. Espora, Septiembre 1991. (Foto Jorge F. Núñez Padín)


3-A-213
3-A-201
ARMADA
01


3-A-205
ARMADA
05
205
08

la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque dispuso de 12 oficiales (10 pilotos) y 86 suboficiales y conscriptos para operar y mantener cuatro aviones. Con ellos se efectuaron un total de 289 salidas y 371.8 h. de vuelo de todo tipo. Luego de la misión del 30 de Mayo, se planificó la táctica de ataque nocturno a emplear con los Super Etendard. El adiestramiento en esta modalidad comenzó el 3 de Junio. Estas prácticas se suspendieron el 13, al desplegarse una sección de aviones a la Base Aeronaval Río Grande para efectuar misiones de guiado contra objetivos de superficie, que tampoco se concretaron al terminar la guerra. En mérito a las acciones ejecutadas, la Insignia de Guerra de la escuadrilla fue condecorada con la medalla "Honor al Valor en Combate" (Resolución COARA Nº 8/83) y por el Gobierno y Pueblo de la Provincia de Santa Fe (Noviembre 1985).

Una vez concluida la guerra, se reanudó la provisión de material que permitió a la escuadrilla completar sus efectivos. Así el 8 de Diciembre atraca en Puerto Belgrano el ARA (B-4) "Bahía San Blas" con cinco aviones; en tanto que el 21 de Diciembre lo hizo el ARA (B-5) "Cabo de Hornos" con los últimos cuatro Super Etendard.
A partir del 1 de Enero de 1983, la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque reanuda su actividad normal, iniciando la preparación para efectuar operaciones embarcadas, contándose con la asistencia del Lt. de Vaisseau Josa. A las 18:18 h del 18 de Abril, el CC Bedacarratz al mando del Super Etendard 0758/3-A-208 aterriza por primera vez a bordo del ARA (V-2) "25 de Mayo". Este período de evaluación se desarrolló satisfactoriamente, hasta el día 20 de Abril contando con la participación también del CC Curilovic y TN Collavino.

La actividad a bordo se intensificó durante la 2ª Etapa de Mar, oportunidad en que se utilizó al Super Etendard con distintas configuraciones de armas -incluyendo al AM-39 Exocet- completándose 41 enganches. La 2ª de Caza y Ataque, tenía asignada por entonces las misiones de ataque anti-superficie de precisión, todo tiempo e intercepción/ defensa aérea de la flota; en tanto la 3ª de Caza y Ataque cumplía misiones de ataque convencional con buen tiempo, apoyo aéreo cercano, reconocimiento y reabastecimiento. Al no materializarse la incorporación de los A-4E repotenciados, dicho esquema de trabajo no pudo mantenerse. Las operaciones embarcadas con Super Etendard se extendieron hasta Febrero de 1987 durante la 1ª Etapa de Mar de la Flota.

En las tareas de defensa aérea de la flota, los Super Etendard pueden actuar bajo control de los destructores de las clases Tipo 42 y Meko 360. Los ejercicios de tiro aéreo con cañón, se realizan contra blancos remolcados, por ejemplo por US-2A Tracker (en una ocasión, Octubre 1987 por IAI Daggers de la VIª Brigada Aérea).

Se aprecia claramente la ventaja que significa plegar las alas del Super Etendard, al ubicarlo sobre el ascensor del portaaviones. (Foto Mach 1)
Super Etendard 3-A-210 a punto de enganchar en la cubierta del ARA "25 de Mayo", Abril de 1983. (Foto FA32)



NH
213
3-A-207
ARMADA
07
13
13

La táctica de ataque anti-superficie del Super Etendard con AM-39, fue desarrollada a partir de la experiencia adquirida con la operación del A-4Q Skyhawk. Las acciones de combate de 1982, demostraron la validez de esta técnica, que privilegia la discreción de la sección incursora. Por esta razón, se descartó en su momento la compra de equipos de contramedidas electrónicas activas. En su corta pero intensa vida, los Super Etendard de la Aviación Naval Argentina, han acumulado una interesante experiencia operativa con unidades de otras fuerzas. Las prácticas de reabastecimiento aéreo con los KC-130H Hercules de la Iª Brigada Aérea se han transformado en evento rutinario, lo mismo que la participación conjunta con unidades navales de superficie brasileñas y uruguayas en los operativos Fraterno y Cimarrón. Durante la primera mitad de Septiembre 1987, la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque, fue anfitriona del escuadrón VAW-88 "Cotton Pickers" en ocasión del Operativo Bilateral. Por primera vez en la Argentina, una unidad de caza y ataque tuvo oportunidad de operar con aviones de alerta aérea. En el mes de Mayo de 1990, los Super Etendard cumplieron las primeras prácticas de "toque y siga" de una serie de cuatro a bordo de portaaviones norteamericanos. Esa vez fue a bordo del USS (CV-64) "Constellation", continuando luego el USS (CVN-72) "Abraham Lincoln" en Octubre; el USS (CV-63) "Kitty Hawk" en Noviembre de 1991 y nuevamente el USS "Constellation" durante Junio de 1993. Estos eventos dieron lugar a nuevas experiencias. Tal el caso de operaciones conjuntas con A-6 Intruder del VA95 "Green Lizards" de la US Navy.

2 AMD/BA SUPER ETENDARD OPERACIONES EN MALVINAS

La 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque integrante del Grupo de Tareas 80.3 (GT 80.3) como Unidad de Tareas 80.3.1 (UT 80.3.1) recibió sus órdenes para desplegarse hacia la Base Aeronaval Alte. Quijada el 18 de Abril de 1982. Los dos primeros aviones (3-A-202 y -204) fueron destacados el 19 de Abril y al día siguiente lo hizo la sección restante (3-A-203/-205), mientras el personal de apoyo repuestos y municiones fueron trasladados en varios vuelos.

Los vuelos de adiestramiento (en zona) continuaron a partir del 22 de Abril extendiéndose por una semana. Durante este breve lapso se utilizó reiteradamente como blanco simulado al aviso ARA (A-9) "Alférez Sobral". A solicitud de la Fuerza Aérea, se planificó una operación conjunta con dos Super Etendard en configuración de ataque y dos IAI Dagger en configuración aire-aire. El evento previsto para el 25 de Abril fue cancelado debido a fallas en los dos aviones de la Fuerza Aerea.

Super Etendard 3-A-207 en prácticas de "Toque y Siga" a bordo del USS "Lincoln", el 23.10.90 (Foto EA32)
Super Etendard 3-A-213 en la Base Aeronaval Ushuaia, Abril 1988 (Foto EA32)



03
03
0754
ARMADA
A-204

No fue posible repetir la experiencia mas tarde, ya que la Fuerza Aérea decidió utilizar sus Dagger en misiones de ataque. Por otro lado, se juzgó inapropiado el empleo de una sección de aviones de escolta puesto que ponía en riesgo el factor sorpresa. En otro orden, en las planificaciones iniciales se estimaba efectuar ataques a unas 500 mn. de la base propia, lo cual requería reabastecimiento en vuelo, y tripulaciones experimentadas para largas navegaciones a mar abierto.

La primera misión de los Super Etendard fue ordenada el 1º de Mayo, con objeto de atacar una formación de tres naves británicas ubicadas a unas 15 mn de Puerto Argentino. Luego de solucionados problemas en los sistemas de comunicación del 3-A-204, la sección compuesta por el CC Colombo (3-A-204) y por el TF Machetanz(3-A-203) despegó a las 16:38 h. La misión se anuló, al detectarse pérdida de combustible en el avión líder, en momento en que se producía el reabastecimiento a las 17:10 h aproximadamente. La sección aterrizó a las 18:01 h en la Base Aeronaval Río Grande. Una nueva orden de ataque fue emitida el 3 de Mayo, pero esta misión se canceló por motivos desconocidos, cuando los aviones se encontraban en cabecera de pista listos a despegar.

A las 07:10 h del 4 de Mayo el SP-2H Neptune 0708/2-P-112 (CC Proni Leston y CC Sepetich) en vuelo de exploración próximo a las Islas Malvinas obtiene un eco radar sobre la posición 53° 04' S 58° 01' O, confirmado poco después por el sistema ECM.

Comunicada la novedad al Cdo. de Aviación Naval, se ordena alistar una sección de ataque, manteniendo la observación del objetivo con el Neptune.

Alrededor de las 09:44 h se produce el despeque del CC Bedacarratz (3-A-202) y del TF Mayora (3-A-203); 20 mins. mas tarde recibían combustible desde un KC-130H de la Fuerza Aérea, a unas 250 mn del objetivo. Mientras tanto, la tipulación del Neptune, que luchaba para solucionar las continuas fallas de sus sensores, determinó que en la zona se encontraba una formación naval compuesta por tres unidades de superficie.

Hacia las 10:35 h con la última posición transmitida desde el Neptune, los Super Etendard se encontraban a 115 mn del objetivo volando rasante sobre una área de visibilidad reducida por chubascos y con 150 m de plafond. Alrededor de las 11:00 la sección asciende a 300 m para fijar la posición final. Cuatro minutos más tarde y a unas 20 mn son disparados ambos Exocet. Poco después el destructor HMS (D.80) "Sheffield" recibió un impacto directo sobre la mitad de la banda de babor, a 1.80 m sobre la línea de flotación, mientas se hallaba a 70 mn

El Super Etendard 3-A-203 intervino en los ataques contra el HMS "Sheffield" y el ACL "Atlantic Conveyor". (Foto Jorge F. Núñez Padín)

El CC Curilovic y el TN Barraza instantes previos a la misión contra el ACL "Atrlantic Conveyor". Base Aeronaval Alte. Quijada, 30.05.82 (Foto MUAN).

Super Etendard 0757/3-A-207 con AM-39 listo a ser catapultado, 07.07.83 (foto EA32)

Super Etendards en maniobra IFR desde un KA-6D, 22.10.90 (foto EA32)

Super Etendard 0751/3-A-201, artillado con Matra Magic, 28.11.84 (foto EA32)

Escuadrilla de Super Etendards en proximidades de Pta. Indio (foto EA32)

al SE de Puerto Argentino, produciendo 21 bajas fatales.

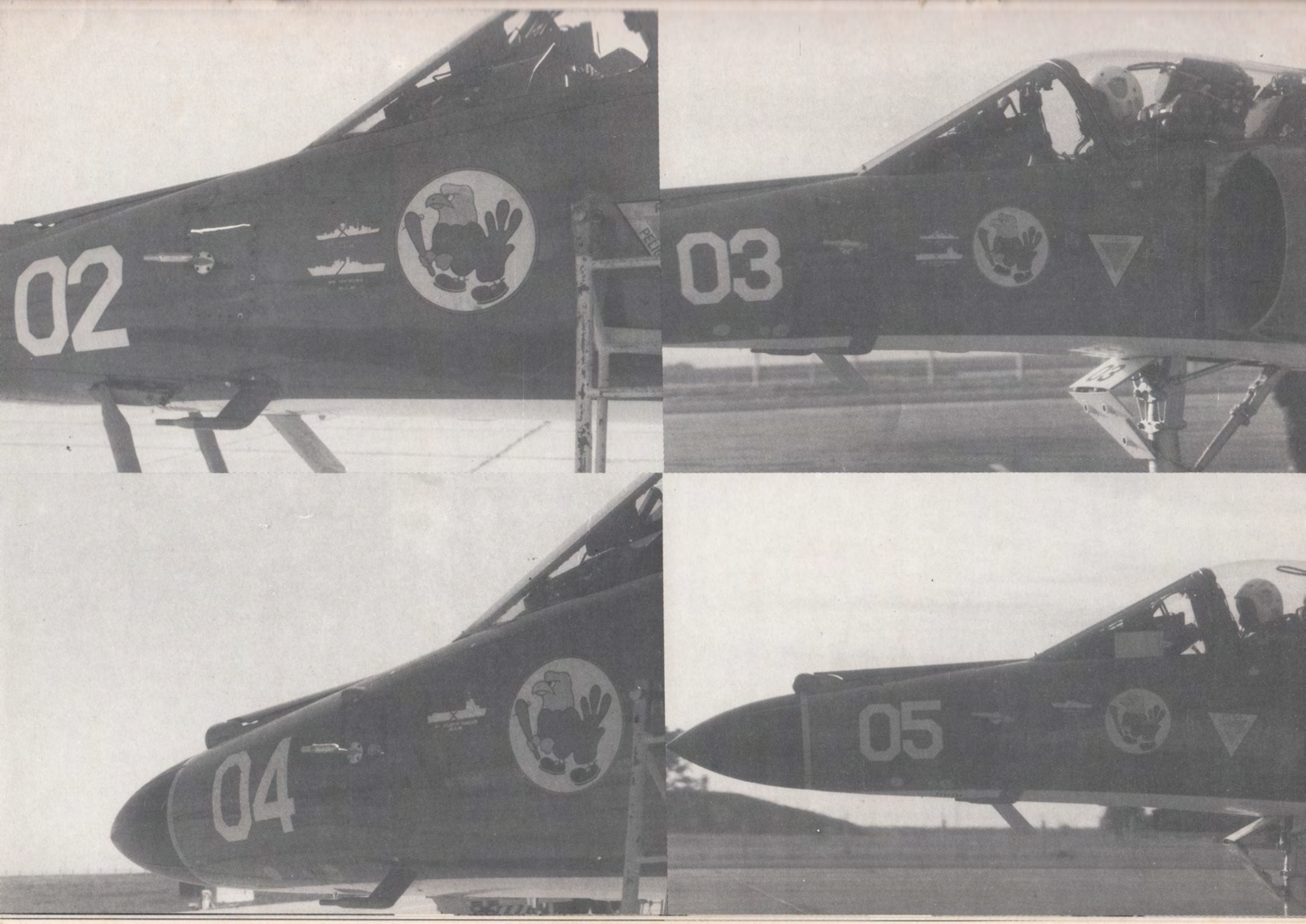
A las 12:10 h aterrizaron en Río Grande los Super Etendard, precedidos minutos antes por el SP-2H Neptune 2-P-112. En Londres a las 18:45 h, la BBC dio a publicidad el siguiente comunicado: *"En el curso de sus tareas dentro de la TEZ en torno a las Islas Falklands, el destructor Type 42 HMS "Sheffield" fue atacado y alcanzado esta tarde por un misil argentino"*. Al día siguiente, con trolado el incendio, se intentó salvar al Sheffield remolcándolo con el HMS (F.101) "Yarmouth" hacia una zona protegida. Sin embargo ello fracasó y el destructor británico se hundió el 10 de Mayo en la posición 53°04'S 56°56'O.

Entre el 11 al 22 de Mayo la escuadrilla llevó a cabo misiones de adiestramiento en zona, a la espera de una nueva oportunidad favorable para atacar. Durante este período, se intentó ubicar la presencia de alguno de los portaaviones británicos en base a los desplazamientos de sus aeronaves. Para el día 23 de Mayo, se había calculado la posición de uno de ellos, dando lugar a la tercera misión de ataque. En esta oportunidad, la sección compuesta por el CC Agotegaray (3-A-202) y por el TF Rodríguez Mariani (3-A-203) despegó a las 15:00 h. A las 15:45 h tiene lugar el encuentro con el KC-130H Hercules, para iniciar mas tarde un vuelo rasante a 130 mn de la posición estimada. En cuatro oportunidades, se realizaron exploraciones radar en busca del supuesto objetivo sin resultado positivo. Ante tal circunstancia retornan a su base de operaciones, aterrizando a las 17:45 h sin novedad.

El 25 de Mayo en base a información recientemente recibida, se dispone efectuar un ataque contra una formación naval enemiga, integrada por un portaaviones, y que navegaba a unas 100 mn al NE de Puerto Argentino. Con objeto de impedir la detección, se planificó una navegación que llevaría a los Super Etendard unas 100 mn al N de las Islas Malvinas. El despeque de la sección compuesta por el CC Curilovic (3-A-202) y TN Barraza (3-A-204) tiene lugar a las 14:30 h, efectuándose el reabastecimiento sobre el mar en una posición distante 160 mn al E de Puerto Deseado. La pierna final de ataque de unas 270 mn se realizó a baja altura a una velocidad promedio de 500 nudos, lanzándose los misiles contra una formación naval -compuesta por unidades de superficie mayores y otra menor- a las 16:32 h.

En esta oportunidad, los Super Etendard fueron detectados minutos antes por la fragata HMS (F.172) "Ambuscade" que dio la voz de alarma. Las precauciones adoptadas resultaron insuficientes y el portacontenedores ACL "Atlantic Conveyor" recibió el impacto a babor de los dos AM-39 con un efecto catastrófico,

Los Super Etendard fueron los primeros aviones en recibir "Kill-Marks" en recuerdo de sus acciones de guerra. (Fotos Jorge F. Núñez Padín)


02
03
04
05

perdiéndose entre otros, 10 helicópteros.

Los Super Etendard, en tanto efectuaban un nuevo reabastecimiento no previsto inicialmente. Esto les permitió alcanzar el aeródromo de Río Grande cuatro horas después de su despegue. Aun cuando quedó disponible un único Exocet, por entonces existió la posibilidad de obtener unidades adicionales. En previsión de ello, una sección de Super Etendard (3-A-203 y -204) regresaron a Cdte. Espora hacia el 26 de Mayo para cumplir adiestamiento de ataque nocturno con misiles.

El 30 de Mayo se recibe información procedente de las Islas Malvinas relativa a la presencia de una fuerza de tareas inglesa en la posición 51° 42' S y 54° 40" O. El Comando de Aviación Naval decide empeñar a los Super Etendard y con ellos al último misil AM-39 disponible. El planeamiento de la navegación tuvo en cuenta, las medidas adoptadas por la fuerza naval inglesa para prevenir nuevos ataques desde el Oeste. Por ello, para sorprender nuevamente este esquema defensivo la única alternativa era un ataque en dirección SE, que requería en el tramo de ida de dos reabastecimientos en vuelo.

En esta fase, la Fuerza Aérea solicitó participar en esta misión, bajo comando de la Aviación Naval. La sección aeronaval estuvo compuesta por el CC Francisco (3-A-205), en tanto que la sección agregada se integró con 4 A-4C Skyhawk (1º Ttes. Vázquez, Ureta y Castillo y Alf. Isaac) equipados cada uno con dos bombas de 500 lbs. Los seis aviones de ataque despegaron desde Río Grande a las 11:25, y a las 12:43 desde Río Gallegos lo hicieron los 2 KC-130H Hercules.

Las formaciones, se reunieron en un punto ubicado a los 55° 50' S 58° O (al SE de la Isla de los Estados), a partir del cual se efectuaron las maniobras de reabastecimiento sin inconvenientes, Una vez alcanzada la posición prefijada, a 300 mn del objetivo se inició el ataque con rumbo NO. El lanzamiento del único Exocet tuvo lugar a las 14:30 h, contra un eco radar de grandes dimensiones. Las emisiones del Agave, fueron captadas por las naves de escolta, que iniciaron maniobras defensivas. Dos A-4C Skyhawk (C-301 y C-310) fueron derribados por misiles Sea Dart disparados por el HMS (D.89) "Exeter"; pero no pudo evitar que la sección restante ejecutara un bombardeo rasante. Los Super Etendard aterrizaron en la Base aeronaval Alte Quijada a las 15:30 h y los A-4C Skyhawk de la Fuerza Aérea a las 16:23 h. El gobierno británico nunca reconoció que el HMS "Invincible" sufriera daños en esta acción. La versión inglesa de los hechos indica, que el Exocet fue destruído en vuelo, a 8 mn, por un proyectil del cañón de 4.5" de la fragata HMS (F.185) "Avenger".

Super Etendard 3-A-209 rodando en Cdte.Espora con 2 tanques RP103 de 595 l y soportes CRP 23.
Super Etendar 3-A-210 durante maniobras con Xavantes durante 1989. (Foto Jorge F. Núñez Padín)
Display de armas junto al Super Etendard 3-A-211.Observar soporte PMBR utilizado para bombas de práctica (Foto Javier Mosquera)


09
3-A-209
ARMADA
210
3-A-210
ARMADA
10
02

Como una alternativa ante la cancelación del programa del SEPECAT Jaguar M, la Aeronavale seleccionó hacia Enero 1973 al Dassault Super Etendard como su nuevo avión de ataque embarcado.

El nuevo proyecto derivaba claramente del Etendard IVM, tanto que los tres primeros prototipos, eran células modificadas de éste. El Super Etendard 01 (Etendard IVM nº 68) equipado con un nuevo reactor efectuó su vuelo inicial el 28 de Octubre de 1974.

Posteriormente, el 9 de Marzo de 1975 lo hizo el Super Etendard 03, en realidad el Entendard IVM nº 13 equipado con la nueva planta alar; y finalmente el 28 de Marzo fue el turno del prototipo 02 (Etendard IVM nº 18) con la aviónica completa.

El primer vuelo de un avión de serie fue ejecutado el 24 de Noviembre de 1977, y el 4 de Septiembre de 1978 se entregó el primer ejemplar a un escuadrón operativo de la Aeronavale, el 11F/BAN Landivisiau. La producción de los Super Etendard concluyó a fines de 1981.

El elemento principal del Super Etendard es su ala, que presenta un diedro negativo de 3°30' y una flecha de 45°. El espesor alar es de 6% de su raíz y del 5% de las extremidades. El ala está equipada con flaps, spoilers y aletas en el borde de ataque. El repliegue de las secciones externas permite reducir en 1,80 m. la envergadura del avión. Este ala de nuevo diseño, le permite al más pesado Super Etendard tener una velocidad de aproximación inferior a la del Etendard.

En lo que respecta al motor se trata de un reactor Atar 8K50, derivado del modelo 9K50 instalado en el Mirage F-1, pero sin postcombustión y con protección contra la corrosión salina. Desarrolla un empuje de 5 tons. con un consumo específico de 795 kg/h. El sistema de combustible, de una capacidad interna de 3270 l en depósitos internos, puede complementarse con 2 tanques auxiliares externos de 11000 l c.u. y otro depósito ventral externo de 600 l. Además sobre la parte superior de proa, se encuentra alojada la sonda retráctil para reabastecimiento aéreo.

La cabina monoplaza del Super Etendard presurizada y blindada, aloja un asiento eyector Hispano/Martin Baker CM4A tipo 0-0. El armamento standard comprende dos cañones tipo revólver de 30 mm DEFA 552A instalados en posición ventral por detrás de las tomas de aire. Estas armas, que tienen una cadencia de fuego de 1300 proyectiles/min., no son fijas ya que están instaladas sobre un chasis removible. Para las misiones de

Super Etendard 3-A-207 con tanque ventral RP24 de 600 l. (Foto Jorge F. Núñez Padín)
Super Etendard 3-A-208 con 4 bombas Matra SAMP de 250 kilos y 2 tanque RP103. Obsérvese el soporte doble ventral Alkan CLB-2 (Foto EA32).

207
3-A-207
ARMADA
07
08



01
3-A-201
ARMADA
3-A-211
0751
211
ARMADA
0761
212
3-A-212
ARMADA
12
0762

ataque anti-superficie el Super Etendard, está equipado con un misil Aerospatiale AM-39 Exocet ubicado en el soporte interno derecho. En las dos posiciones externas pueden transportarse misiles Matra 550 Magic, equipados con autodirector infrarrojo SAT, y con un alcance efectivo de hasta 10 km. Para misiones de ataque a tierra se disponen de bombas francesas de cola cónica y frenadas Matra SAMP Type 25A y Type 21C de 250 y 400 Kg.

El principal sensor del avión es un radar multimodo monopulso en Banda I Thomson-CSF/EMD Agave optimizado para búsqueda y designación de objetivos navales, para misiles de guía radar activa, como el Exocet. Su alcance máximo es de 111 km, con posibilidad de identificar blancos medianos a unos 40/50 km de distancia. Este equipo opera conjuntamente con un sistema de navegación inercial SAGEM-Kearfott, computadora de datos de vuelo, radioaltímetro TRT y sistema TACAN. El equipo de contramedidas es un receptor de alerta radar Thomson-CSF BF, con antenas RHAW ubicadas en el timón que ofrecen una cobertura de 360°.

AMD/BA Super Etendard
Dimensiones: Largo x Envergadura x Alto: 14.31 x 9.60 x 3.86 m
Superficie Alar 28.4 m². Peso Máx. Despegue, 12000 kg.
Perfomances: Velocidad Máx.: 1380 km/h a 10970 m., techo máx. operativo, 13700 m. Radio de acción (s/reabastecimiento), 880 km con un misil AM-39 y dos tanques aux. externos.
Planta de Poder: 1 turboreactor SNECMA Atar 8K50 de 5 ton de empuje a nivel del mar.
Principales sistemas: radar multimodo, monopulso Thomson-CSF/ESD Agave, navegador inercial SAGEM-Kearfott SKN 602 INS, HUD Thomson-CSF VE120, display de navegación Crouzet 97, computadora datos de vuelo Crouzet 66, radioaltímetro TRT, Tacan LMT.
Armamento: 1 x ASM Aerospatiale AM-39 Exocet, 2 x AAM Matra 550 Magic, 2 cañones DEFA 552A de 30 mm y 125 proyectiles c.u.. Carga externa máx.: 3670 kg.

4 AMD/BA SUPER ETENDARD IDENTIFICACION

Los Super Etendard recibieron matrículas en el lote 0751 a 0764, el cual estaba parcialmente ocupado por los primeros Aer Macchi MB-339AA. Estos posteriormente fueron rematriculados. Las características asignadas a los Super Etendard (3-A-201/214) fueron utilizadas previamente por los Vought F4U Corsair y por los North American T-28 Fennec de la 2ª Escuadrilla Aeronaval de Ataque.

0751 Super Etendard (msn 49)
Incorporado el 07.12.81 como 0751/3-A-201.

0752 Super Etendard (msn 51)
Incorporado el 07.12.81 como 0752/3-A-202.

0753 Super Etendard (msn 53)
Incorporado el 07.12.81 como 0753/3-A-203.

0754 Super Etendard (msn 54)
Incorporado el 07.12.81 como 0754/3-A-204.

Super Etendard 3-A-201 con el tren de nariz extendido, en actitud de catapultage.
Super Etendard 3-A-211. Se observa en la base de la deriva la antena del sistema de contramedidas BF y el contenedor del paracaídas de frenado.
Super Etendard 3-A-212 que resultara destruído en proximidades de Isla Verde (Foto Jorge F. Núñez Padín)

0755 Super Etendard (msn 55)
Incorporado el 07.12.81 como 0755/3-A-205.

0756 Super Etendard (msn 56)
Recibido el 22.12.82 como 0756/3-A-206.

0757 Super Etendard (msn 68)
Recibido el 09.12.82 como 0757/3-A-207.

0758 Super Etendard (msn 69)
Recibido el 09.12.82 como 0758/3-A-208.

0759 Super Etendard (msn 70)
Recibido el 09.12.82 como 0759/3-A-209.

0760 Super Etendard (msn 71)
Recibido el 09.12.82 como 0760/3-A-210. Accidentado el 01.08.89 frente a la costa de Monte Hermoso, causando la muerte del TF Carlos Manchinelli.

0761 Super Etendard (msn 72)
Recibido el 09.12.82 como 0761/3-A-211.

0762 Super Etendard (msn 73)
Recibido el 22.12.82 como 0762/3-A-212. Accidentado el 11.12.89, en proximidades de Isla Verde (Buenos Aires), con destrucción total. Piloto TF Félix Médici eyectado.

0763 Super Etendard (msn 74)
Recibido el 22.12.82 como 0763/3-A-213.

0764 Super Etendard (msn 75)
Recibido el 22.12.82 como 0764/3-A-214.

5 AMD/BA SUPER ETENDARD COLORES & INSIGNIAS

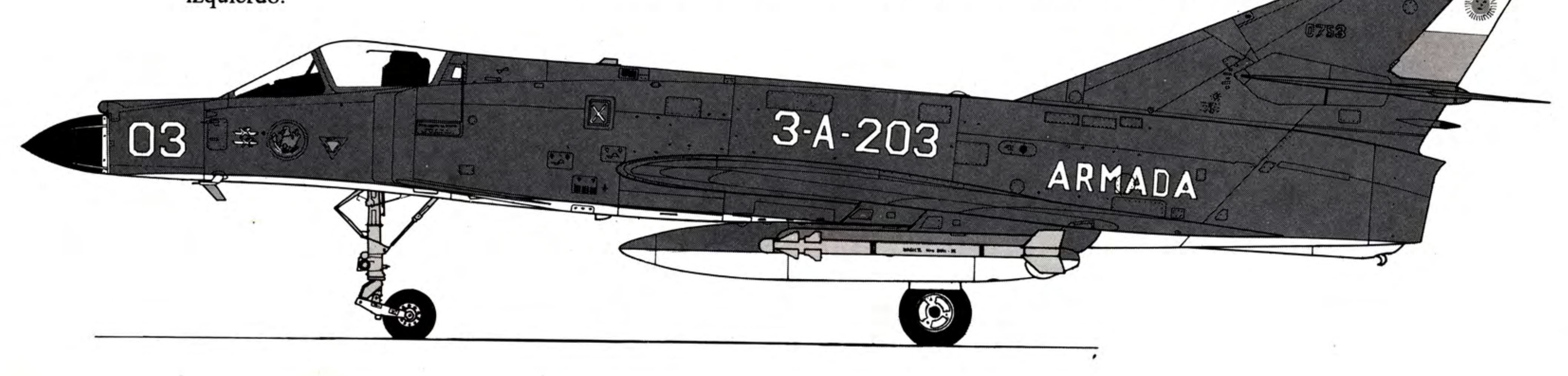
El esquema de color de los Super Etendard de la Aviación Naval Argentina, respeta en lineas generales el aplicado originalmente en aquellos de la Aeronavale. Los aviones estan pintados con pintura poliuretánica Celomer PU66, de color "Gris Bleu Tres Fonce" (Gris azulado, Ref. 5430/2274), "Blanc" (Blanco, Ref. 5430/0000). Las marcas de identificación -como matrícula, características, anclas, etc.- son de color blanco brillante, sobre aquellas superf. oscuras. Los anclas y numerales, en superf. inferiores son de color "Noir" (Negro). Como es usual, la Bandera Nacional está pintada en el timón del avión en color "Bleu Brilliant" (Azul brillante, Ref. 5430/6117) y "Blanc", con el Sol en color "Jaune" (que se aproxima mas al dorado oscuro). Determinadas partes del avión, tales como antenas IFF, UHF, TACAN y radioaltímetro permanecen sin pintar. El carenado del radar Agave, es de color negro mate, con una banda metálica sin pintar. El cono del contenedor del paracaídas de frenado, es de color aluminio. El gancho de apontaje y su alojamiento son de color blanco. Las marcas de "No Pisar" (superf. superior de flaps) y de la toma aux. de aire son de color rojo. En tanto son blancas las indicaciones para liberar al piloto, de paracaídas, de posición de empenage y remolque.

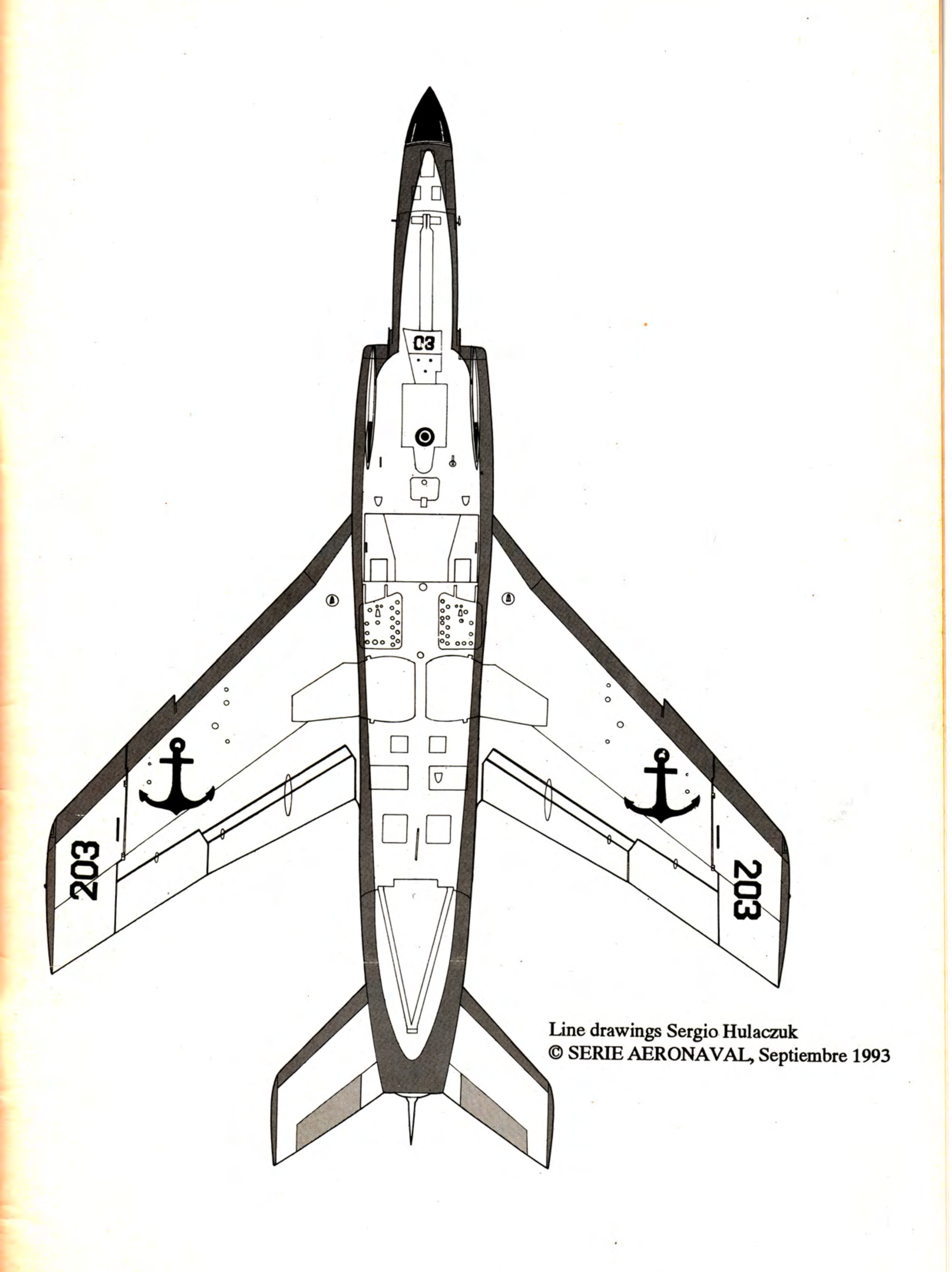
Para tareas de adiestramiento se utiliza una maqueta lastrada de idéntico peso, forma y tamaño que un misil AM-39 real. Está pintada totalmente de color blanco y carece de circuitos electrónicos. Su instalación requiere el lanzamisil Type 755. (Fotos superiores) El Magic I por su lado requiere un soporte Alkan 725 al cual va fijado el lanzamisil Matra Type 39, que contiene internamente una botella de nitrógeno gaseoso, refrigerante de la célula IR (Foto inf. izq.). Contenedor Alkan 65A, con bombas lisas de ejercicio Bavard F.4 (Foto inf. der.)


205
aerospatiale
205
aerospatiale
INERTE
INERTE
INERTE
3-A-205

El AM-39 Exocet tiene su cuerpo pintado en color blanco. La cabeza del misil es de color gris claro con una banda de color gris oscuro; seguida por franjas negra y amarilla. Indicaciones de color negro.

Super Etendard 0753/3-A-203
Configuración standard en Gris Bleu Tres Foncé (Ref. 5430/2274) con superficies inferiores en Blanc (Ref. 5430/0000). Marcas de identificación en blanco brillante.. Kill-Marks pintados únicamente sobre el costado izquierdo.





Line drawings Sergio Hulaczuk

La famosa insignia de la 2ª Escuadrilla de Caza y Ataque, está pintada únicamente sobre el costado Izq. siendo su diámetro de 350 mm. Las marcas de guerra (Kill-marks) pintadas en los aviones 0752/0755 son de color blanco con cruces rojas.

Luego de mas de una década de servicio operativo, el aspecto general de los Super Etendard argentinos, mantiene el acabado brillante.

TRIPULACIONES DE VUELO

Capitán de Fragata Italo Lavezzo (1980)
Capitán de Corbeta Jorge Colombo (1981)
Capitán de Corbeta Augusto Bedacarratz (1981)
Capitán de Corbeta Roberto Curilovic (1981)
Teniente de Navío Alejandro Francisco (1981)
Teniente de Fragata Juan Rodríguez Mariani (1981)
Teniente de Navío Julio Barraza (1981)
Capitán de Corbeta Roberto Agotegaray (1981)
Teniente de Fragata Armando Mayora (1981)
Teniente de Navío Luis Collavino (1981)
Teniente de Fragata Carlos Machetanz (1981)
Teniente de Navío Benito Rótolo (1983)
Teniente de Navío José Arca (1983)
Capitán de Fragata Eduardo Alimonda (1983)
Capitán de Corbeta Marco Benítez (1984)
Teniente de Navío Alejandro Olmedo (1984)
Teniente de Navío Roberto Sylvester (1985)
Teniente de Fragata Gustavo Díaz Durán (1985)
Teniente de Navío Gabriel Richmond (1986)
Teniente de Fragata Pablo Linari (1986)
Capitán de Fragata Alberto Phillipi (1986)
Teniente de Navío Carlos Lecour (1986)
Teniente de Navío Federico Larrinaga (1987)
Teniente de Navío Julio Suárez (1987)
Teniente de Navío Daniel Manzella (1987)
Teniente de Fragata Arturo Médici (1987)
Teniente de Fragata Jorge Mazorra (1987)
Teniente de Navío Félix Médici (1988)
Teniente de Fragata Hernán Machado (1988)
Teniente de Navío Alejandro Catella (1988)
Teniente de Navío Carlos Manchinelli (1988)
Teniente de Navío Sergio Richmond (1989)
Teniente de Fragata Martín Sandá (1989)
Teniente de Fragata Eduardo Ganeau (1989)
Teniente de Navío Lino Sarmiento (1990)
Teniente de Navío José Plá (1991)
Teniente de Navío Gustavo Vignale (1992)
Teniente de Navío Sergio Márquez (1993)
Teniente de Navío Daniel Núñez (1993)

Aerospatiale AM-39 Exocet

El AM-39 Exocet, es una versión aerotransportada del misil antisuperficie MM-38, que puede lanzarse tanto desde aviones de ataque, de patrulla o helicópteros medianos. Este arma, se dispara contra objetivos preseleccionados por intermedio del radar Agave del Super Etendard, posteriormente se inicia la fase de autoguiado que es además de búsqueda y detección del blanco. El Exocet está impulzado por dos motores cohete en tandem de combustible sólido, que le permiten volar hasta 70 km a unos 1100 km/h de velocidad, y a una altura de 8 m sobre el nivel del mar. Este misil tiene un peso de 655 kg y mide 4.7 m de longitud. La carga explosiva es de 165 kg. explotando por impacto o mediante una espoleta de proximidad.

El AM-39 es transportado únicamente es la estación Der. interna, mediante el soporte especial Type 755 de 3.2 m de longitud. Para el empleo del Exocet, es necesario colocar la ITA-Instalación de Tiro Aerotransportada, ubicada en el chasis ventral y que requiere la remoción de los cañones DEFA. La configuración standard del Super Etendard de ataque anti-buque, incluye el AM-39 Exocet, un tanque de combustible RP23 de 1100 l. en la estación Izq. interna y el depósito ventral RP24 de 600 l.

SERIE AERONAVAL Nº 5 (SEPTIEMBRE 1993) AMD/BA Super Etendard
Portada: Super Etendard 0756/3-A-206. Base Aeronaval Cdte Espora, 27.06.92.(foto J.F. Nuñez Padín)
Editor Resp.: Jorge F. Núñez Padín. Staff producción: Beatriz De Rita, Sergio Hulaczuck, Javier Mosquera
Registro de la Propiedad Intelectual: Nº 315.757. Hecho el depósito que marca la ley 11.723.
***Próximo título:** Serie Aeronaval Nº 6 **Aerospatiale SA-316 B Alouette III** (Noviembre 1993).*
Informes/Suscripción/Ejemplares anteriores: C.C. 117, Suc. 12 B, 1412 Capital Federal - ARGENTINA.
Agradecimientos: CL Italo Lavezzo, CN Jorge Colombo, CN Alejandro Francisco, CN (RE) Carlos Ricaldoni, CN (RE) Félix Médici, CF José Pereyra Dozo, CC Pablo Linari, 2º Esc. Aeronaval de Caza y Ataque, Mach 1.



TARJETAS DE CREDITO SIN RECARGO

LAVALLE 742 - MAIPU 484

LOCAL 23 (Galería Nueva Calle)

☎ 393-7713 FAX 322-3386

LIBRERIA RODRIGUEZ

FLORIDA 971 Piso 1º L 44

1005 Capital Federal

Tel. 311-3779

LIBROS

REVISTAS DE ARMAS

AVIACION

MARINA

EJERCITO

MODELISMO

UNIFORMES

TARJETAS DE CREDITO

SERIE AERONAVAL Nº 1

Mc Donnell Douglas A-4Q Skyhawk



Reedición corregida disponible en Octubre 1993

Nuevas fotos color, planos de pintura.

SERIE AERONAVAL; CC 117, Suc. 12B

1412 Capital Federal - ARGENTINA

3er. CONCURSO INTERNACIONAL DE MODELISMO ESTATICO

9ª CONVENCION NACIONAL IPMS - ARGENTINA



AUSPICIA:

PASATIEMPOS

GALERIA TONSA, LOC. APOLO 22 (Entrada por Catamarca)

5500 MENDOZA